



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Progetto urbano delle infrastrutture e trasporto pubblico per il territorio-città

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Progetto urbano delle infrastrutture e trasporto pubblico per il territorio-città / F. Alberti. - In: CONTESTI. - ISSN 2035-5300. - STAMPA. - 1-2, 2011:(2012), pp. 97-100.

Availability:

This version is available at: 2158/649565 since:

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)



RIVISTA DEL DIPARTIMENTO DI URBANISTICA E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO, UNIVERSITÀ DI FIRENZE



C I T T À T E R R I T O R I P R O G E T T I

1-2/2011 Il progetto di città
nelle politiche regionali

CONTESTI

C I T T À T E R R I T O R I P R O G E T T I

Rivista del Dipartimento
di urbanistica e pianificazione del territorio
Università di Firenze

1-2/2011



Università degli studi di Firenze – Facoltà di architettura
Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio

Direttore

Marco Massa

Professori ordinari

Paolo Baldeschi, Gabriele Corsani, Raimondo Innocenti, Marco Massa, Giancarlo Paba,
Raffaele Paloscia, Francesco Ventura, Maria Concetta Zoppi

Professori associati

Matilde Carrà, Giuseppe De Luca, Enrico Falqui, Pietro B. Giorgeri, Paolo Giovannini,
Biagio Guccione, Manlio Marchetta, Carlo Natali, Daniela Poli, Massimo Preite,
Alberto Ziparo

Ricercatori

Francesco Alberti, Pasquale Bellia, Carlo Carbone, Leonardo Chiesi, David Fanfani,
Giulio Giovannoni, Ginevra Virginia Lombardi, Fabio Lucchesi, Susanna Magnelli,
Gabriele Paolinelli, Camilla Perrone, Rossella Rossi, Claudio Saragosa, Ferdinando
Semboloni, Lorenzo Vallerini, Jacopo Zetti

Personale tecnico e amministrativo

Gianna Celestini, Luigia Covotta, Fortunato Faga, Stefania Francini

Rivista del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio

Periodico semestrale. Autorizzazione Tribunale di Firenze n. 4364 del 9/02/94

Direttore responsabile: Biagio Guccione

Direttore: Paolo Baldeschi

Redazione: Ilaria Agostini, Paolo Baldeschi, Gabriele Corsani, Donatella Donatini, Marco
Massa, Carlo Natali, Giancarlo Paba, Raffaele Paloscia, Camilla Perrone, Daniela Poli
La redazione pubblica materiali solo su invito e previa verifica

Cura redazionale: Donatella Donatini

Indirizzo redazione: Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio,
via Micheli 2, 50121 Firenze; *e-mail* dipurb@unifi.it

Apparato iconografico: tutte le illustrazioni si devono agli autori, tranne dove
diversamente indicato

Progetto grafico e impaginazione: All'Insegna del Giglio s.a.s.

Edizione e distribuzione: All'Insegna del Giglio s.a.s.

via della Fangosa 38, 50032 Borgo S. Lorenzo (FI)

tel. +39 055 8450216; *fax* +39 055 8453188; *e-mail* redazione@edigiglio.it

In copertina: Elaborazione dai piani strutturali di Firenze e Siena e dal Piuss di Lucca

ISSN 2035-5300

ISBN 978-88-7814-534-4

© 2012 All'Insegna del Giglio s.a.s.

Chiuso in redazione nel gennaio 2012

Stampato a Firenze nell'aprile 2012

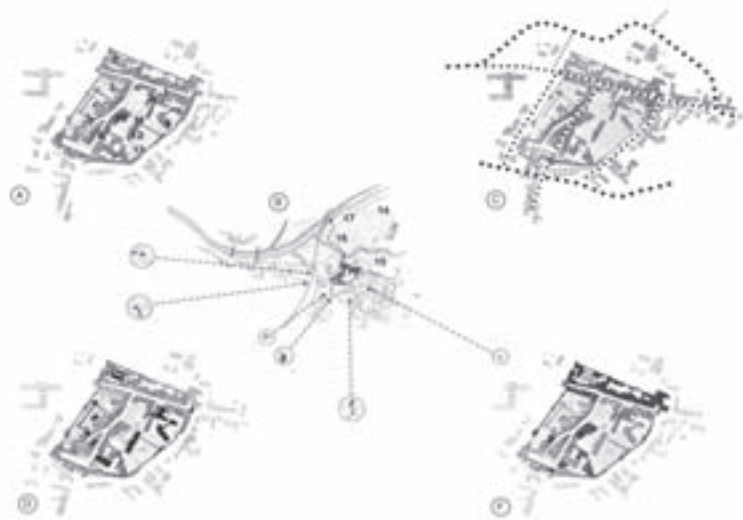
Tipografia Nuova Grafica Fiorentina s.r.l.

Indice

	Il progetto di città nelle politiche regionali <i>a cura di Francesco Alberti e Luca Nespolo</i>
Il progetto di città nelle politiche regionali	5 Editoriale <i>Francesco Alberti, Luca Nespolo</i>
	11 Quale progetto per la riqualificazione della città? <i>Marco Massa</i>
	22 Gli strumenti per la riqualificazione e la trasformazione delle città <i>Gianfranco Franz</i>
	28 Plusvalori fondiari, perequazione e ricapitalizzazione della città <i>Roberto Camagni</i>
	42 Governo del consumo di territorio e dimensionamento degli strumenti di pianificazione <i>Camilla Perrone</i>
	48 L'edilizia sociale come strumento di pianificazione del territorio <i>Giovanni Caudò</i>
	58 Attualità della riqualificazione: perché valorizzare i centri storici <i>Manuela Ricci</i>
	63 Densità edilizia e rigenerazione urbana <i>Raimondo Innocenti</i>
	69 Forme di coordinamento sovracomunale <i>Giuseppe De Luca, Gianfranco Gorelli</i>
	77 Città sostenibile: principi guida per il progetto <i>Paolo Giovannini</i>
	84 Nuove politiche per la città e didattica del progetto urbano <i>Benedetto Di Cristina</i>
Carta della riqualificazione delle città toscane	91 Per la riqualificazione delle città toscane <i>Marco Massa, Benedetto Di Cristina, Francesco Alberti, Luca Nespolo</i>
Osservatorio regionale	126 Evoluzione urbana e indirizzi di riqualificazione della città diffusa <i>Patrizia Lattarulo, Sabrina Iommi, Chiara Agnoletti, Iacopo Zetti</i>
Survey bibliografica	131 Tra forma urbana e sostenibilità: obiettivi, principi, utilità della progettazione alla scala intermedia <i>Francesco Alberti</i>
Glossario	135 Recupero, rinnovo urbano, rigenerazione, riqualificazione, rinascimento urbano <i>Fabio Lucchesi</i>

Per la **riqualificazione** delle **città toscane**

Marco **Massa**
Benedetto **Di Cristina**
Francesco **Alberti**
Luca **Nespolo**



2. Progetto urbano delle infrastrutture e trasporto pubblico per il territorio-città

Tesi

Le infrastrutture sono uno strumento strategico della riqualificazione urbana, particolarmente nelle aree dell'urbanizzazione diffusa dove l'intero territorio è annesso all'urbano. La pianificazione urbanistica deve essere strettamente integrata a quella della mobilità, in tutte le sue articolazioni (elementare e meccanizzata, pubblica e privata, su ferro, gomma e, ove possibile, acqua), assumendo l'accessibilità – in particolare mediante le modalità di trasporto ambientalmente più compatibili – come parametro fondamentale delle scelte localizzative.

Inoltre, la ristrettezza di risorse richiede un'accurata selezione e strategie calibrate. Il progetto delle infrastrutture non dovrebbe più essere limitato al solo rispetto dei parametri tecnico-prestazionali del codice della strada, ma dovrebbe prendere in carica parametri di paesaggio, di composizione urbana e disegno degli spazi pubblici.

Commento

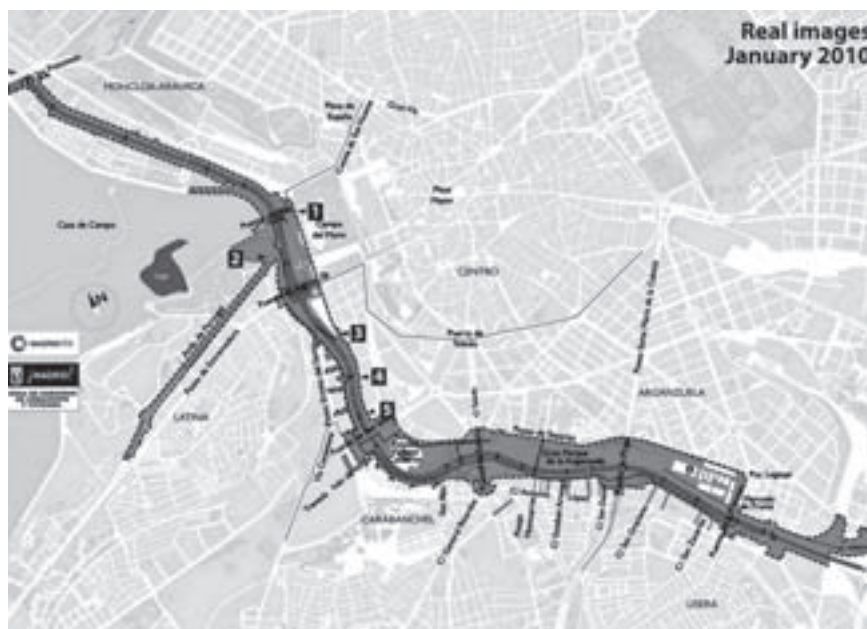
La mobilità è una parte importante della vita quotidiana. Può essere considerata un valore se associata a un incremento del

raggio d'azione di ciascun cittadino e quindi a un allargamento delle sue possibilità di scelta. Ma sempre più spesso il numero degli spostamenti giornalieri, le distanze coperte e il ricorso all'automobile rappresentano invece scelte obbligate derivanti da una non equilibrata distribuzione spaziale delle attività e dall'assenza di alternative al mezzo privato: una situazione che, nelle condizioni attuali di disgregazione e dispersione degli insediamenti, comporta sprechi enormi di risorse, di tempo, di energie per tutti gli abitanti e produce impatti molto pesanti, in termini di inquinamento e dequalificazione dell'ambiente urbano. Nonostante le raccomandazioni, per altro generiche, contenute nel regolamento 2/R del 2007 della Lr 1/05 ("Valorizzazione degli insediamenti"), nei comuni della Toscana, al pari del resto d'Italia e in aperto contrasto con gli impegni e gli atti di indirizzo strategico sull'ambiente urbano formulati e sottoscritti in sede europea, la gestione della mobilità è però ancor oggi trattata – salvo rare eccezioni – come un settore a sé stante rispetto alla pianificazione e gestione delle trasformazioni urbane. I piani comunali, ad ogni livello, tendono a eludere di fatto i problemi legati al traffico, talvolta rinviandone la soluzione ad improbabili 'grandi opere' future, o limitandosi

Il piano delle 'Cento stazioni', gli interventi di riqualificazione urbanistica (approvato dal comune di Napoli nel 2001 e in via di completamento). Il sistema del trasporto pubblico su ferro, potenziato e integrato nell'ambito di un programma regionale di sviluppo della rete, diventa il supporto per operazioni diffuse di riqualificazione urbana, focalizzate intorno ai nodi-stazione, secondo il modello dei Tod (transit oriented development – insediamenti orientati al trasporto pubblico), teorizzato nel 1992 dall'urbanista americano Peter Calthorpe.



Madrid, l'interramento dell'autostrada M-30 (iniziato nel 2009). Come già a Boston con la Central Artery e a Torino con il passante ferroviario, l'intervento è il motore di una grande operazione di rinnovo urbano che interessa una superficie di 820 ettari, per lo più destinati a parco, lungo le sponde del Rio Manzanares.



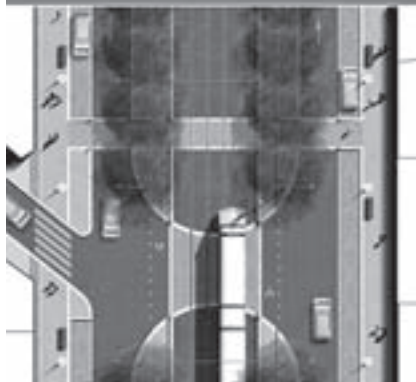
a prevedere, più sulla spinta di interessi di parte che sulla base di una chiara strategia, grandi parcheggi localizzati a ridosso delle aree centrali. La realizzazione parziale, scoordinata e diluita in tempi immancabilmente molto più lunghi rispetto alle previsioni iniziali di tali interventi si è spesso rivelata inefficace o addirittura controproducente rispetto agli obiettivi di razionalizzazione che ne dovevano essere il presupposto. Dal canto loro, i piani del traffico, oltre a occuparsi in modo pressoché esclusivo della regolazione della mobilità privata, non tengono solitamente conto, se non in termini di capacità o di limiti alla circolazione, delle caratteristiche e qualità specifiche degli spazi stradali, ignorandone il valore di spazi pubblici.

In tutta Europa la riqualificazione delle strade esistenti e la realizzazione di nuove infrastrutture – in particolare linee di trasporto pubblico in sede propria con le relative fermate o stazioni – sono invece diventate l'occasione per migliorare le condizioni di vivibilità degli insediamenti, riordinare in modo sistematico i tessuti urbani e creare nuovi spazi pubblici: il repertorio di piani e progetti è ormai molto ampio e riguarda sia grandi aree metropolitane (Parigi, Barcellona, Berlino, Londra), sia medie e piccole città (Strasburgo, Friburgo, Delft, Graz). Interventi di questo tipo sono ancora minoritari ma cominciano a diffondersi anche in Italia (vedi il piano delle Cento stazioni a Napoli). A Firenze la tranvia e la linea ferroviaria regionale, che sarà rafforzata a seguito della costruzione di una linea dedicata ai collegamenti nazionali, aspettano ancora un progetto di riqualificazione delle stazioni/fermate e delle aree urbane attraversate.

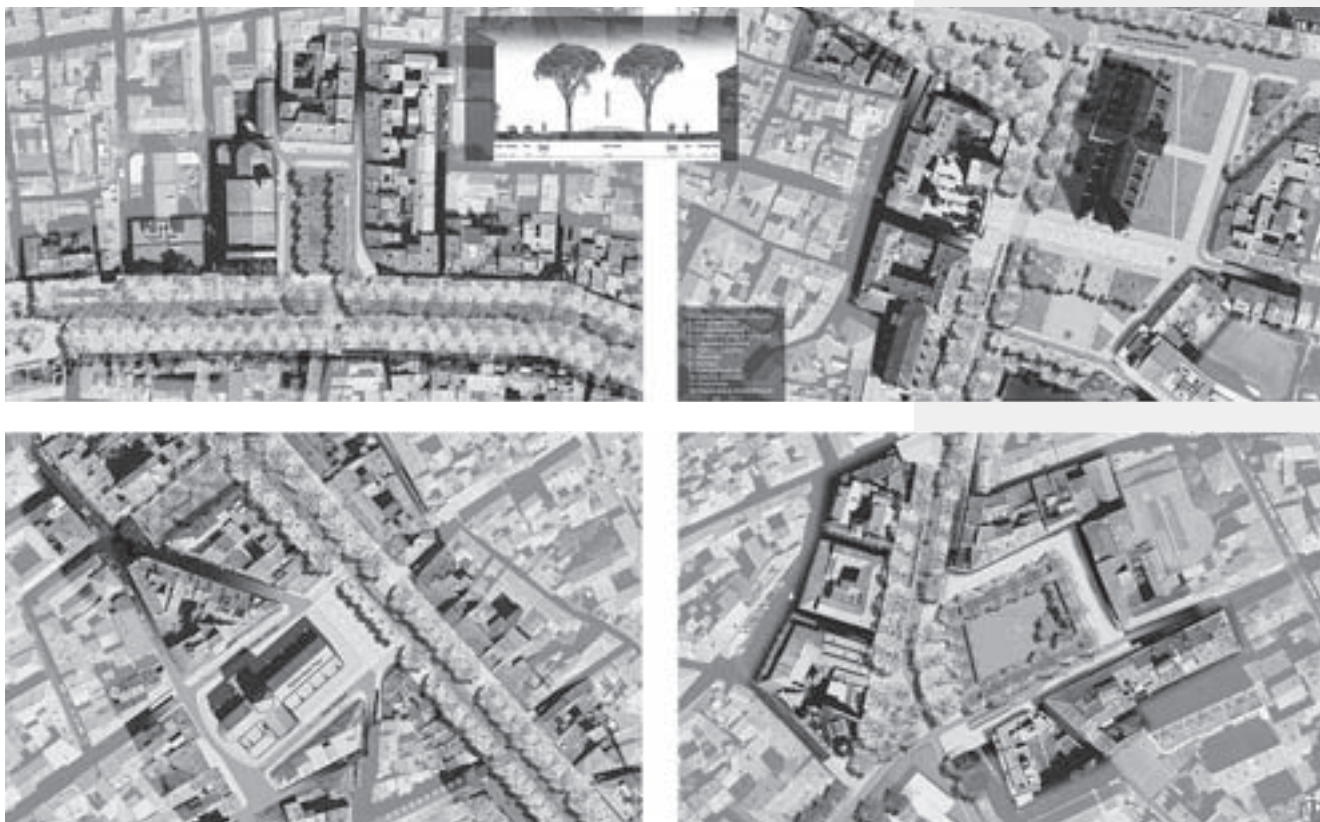
Conclusioni

Piani urbanistici e piani di settore della mobilità (Pgtu, Pum, piano della sosta) dovrebbero coordinarsi nello spazio, nel tempo e dal punto di vista procedurale, diventando strumenti complementari di una medesima strategia di riqualificazione urbana articolata su tre livelli:

- sul piano funzionale, in modo da garantire ad ogni ambito e/o polarità urbana un grado di accessibilità commisurato alla domanda e alle caratteristiche morfologiche del contesto;
- sul piano ambientale, attraverso la limitazione all'uso delle automobili nei centri urbani e la contestuale promozione e implementazione delle reti della mobilità elementare e del trasporto pubblico;
- sul piano dell'immagine urbana, di cui storicamente le strade, le stazioni ferroviarie e metropolitane, ma ormai anche i parcheggi, le piste ciclabili, le fermate degli altri mezzi pubblici, e in generale ogni 'segno' legato alla mobilità, sono parte significativa ed emergente nella percezione 'ad altezza d'uomo'. Allo scopo di orientare l'individuazione delle priorità nella pianificazione territoriale e nelle scelte di mobilità correlate, si può fare riferimento, sull'esempio dei piani locali della mobilità inglesi (es. York), a una 'gerarchia degli utenti della strada', che metta ai primi



Nuove linee di trasporto pubblico come occasione di riqualificazione urbana in Francia: esempi di disegno di suolo lungo i tracciati tranviari a Strasburgo (A. Peter, 1994) e Le Mans (2007), e a corredo del sistema di busvie protette a Nîmes (progetto, M. Corajoud, 2008).





Il Bip (Boulevard intercommunal du Paris), che attraversa la banlieu a nord di Parigi, è un esempio di autostrada urbana con sezione trasversale e trattamento dei margini continuamente variabili in funzione del disegno urbano e della qualificazione paesaggistica delle aree al contorno (P. Duguet, 2002-2007).



posti pedoni, ciclisti e utenti dei mezzi pubblici. La creazione di reti pedo-ciclabili continue e l'ampliamento delle zone pedonali e a traffico limitato rappresentano fondamentali azioni di riqualificazione urbana spesso ottenibili quasi a costo zero. Inoltre, nelle cosiddette 'isole ambientali' (o 'zone 30'), l'abbassamento dei limiti di velocità, oltre ad aumentare la sicurezza, consente di ridurre le sezioni delle carreggiate a vantaggio dei marciapiedi, delle piste ciclabili e della sosta. Per incentivare la riqualificazione degli spazi stradali e la buona progettazione della rete stradale urbana si può pensare di stabilire



degli standard speciali (per esempio l'obbligo che le sezioni stradali siano occupate dalle carreggiate per non oltre il 50% e per il resto siano destinate a marciapiedi, piste ciclabili e fasce verdi). Criteri analoghi dovranno poi essere applicati anche alla progettazione delle aree di sosta.

Per gli interventi di maggiore entità che si rendano comunque necessari, i progetti preliminari, comprensivi delle opere di sistemazione urbana che ne garantiscano il corretto inserimento, dovranno essere sviluppati e integrati già all'interno del regolamento urbanistico (vedi tesi 7).

Graz, un esempio di ridisegno dello spazio pubblico stradale. Grazie all'estensione a tutta l'area urbana del limite di velocità di 30 km/h e allo sviluppo del trasporto collettivo, Graz ha potuto restituire all'uso pubblico e alla mobilità elementare molti spazi precedentemente destinati al traffico veicolare.

